



КЗМС 83

Комитет ИМО по защите морской среды,

83-я сессия

07-11 апреля 2025 года

Настоящий документ подготовлен Российским морским регистром судоходства в справочных целях и содержит краткое изложение основных результатов сессии органа Международной морской организации (ИМО). В справочных целях в документе отражена основная информация об итогах обсуждений и принятых решениях.

Ключевые итоги КЗМС 83:

- Приняты поправки к Техническому кодексу NO_x с требованиями в отношении:
 - новых двигателей с несколькими эксплуатационными профилями (резолюция МЕРС.397(83))
 - установленных на судах дизельных двигателей, проходящих модернизацию с целью улучшения экологических характеристик (резолюция МЕРС.398(83))
- Одобрены (для принятия в октябре 2025 года) поправки к Приложению VI к МАРПОЛ, включающие:
 - поправки к главе IV в отношении доступа к базе данных ИМО по потребленному судами топливу
 - поправки в отношении глобального топливного стандарта и экономического механизма
 - поправки к правилам 13, 14 и Дополнению VII в отношении назначения северо-восточной части Атлантического океана районом контроля выбросов окислов азота, окислов серы и твердых частиц
- Одобрены / приняты рекомендательные документы:
 - Руководство по очистке судов от биообрастания под водой (циркуляр МЕРС.1/Circ.918)
 - Временное руководство по перевозке на обычных судах-бункеровщиках смесей биотоплива и грузов, перевозка которых регулируется Приложением I к МАРПОЛ (циркуляр МЕРС.1/Circ.917)
 - Руководство 2025 года по системам селективного каталитического восстановления (МЕРС.399(83))
 - поправки к Руководству 2023 года по разработке Перечня опасных материалов (резолюция МЕРС.405(83))
 - План действий 2025 года по решению проблемы загрязнения моря пластмассовым мусором с судов (резолюция МЕРС.404(83))
 - поправки к Руководству 2022 года по освидетельствованию и выдаче свидетельств в отношении конструктивного коэффициента энергоэффективности (ККЭЭ) (резолюция МЕРС.403(83))
 - поправки к Руководству 2024 года по разработке ПУЭС (резолюция МЕРС.401(83))
 - поправки к Руководству 2021 года по понижающим коэффициентам к базовым линиям эксплуатационной углеродоемкости (резолюция МЕРС.400(83))
 - Руководство по стендовым и судовым замерам выбросов метана и/или оксида азота из морских дизельных двигателей (резолюция МЕРС.402(83))
 - Правила процедур Комитета по защите морской среды (МЕРС.1/Circ.919)
 - Организация и метод работы КБМ и КЗМС и их подотчетных органов (MSC-MERС.1/Circ.5/Rev.6)

Основные вопросы, рассмотренные на заседании (нажмите для перехода):

Другая справочная информация о международном нормотворчестве (нажмите для перехода):

Рассмотрение и принятие поправок к обязательным инструментам ИМО

Управление балластными водами

Предотвращение загрязнения атмосферы с судов и энергоэффективность

Сокращение выбросов парниковых газов с судов

Предотвращение загрязнения моря пластмассовым мусором с судов

Особые районы, районы контроля выбросов и особо уязвимые морские районы

Снижение подводного шума от судов

Отчеты Подкомитетов

Применение метода работы Комитетов

Рабочая программа

Другая справочная информация о международном нормотворчестве (нажмите для перехода):

[Итоги сессий органов ИМО](#)

[Статус конвенций и других инструментов ИМО, принятие государствами-членами ИМО](#)

[Общая справка об основных инструментах ИМО](#)

[Новости РС о международной деятельности](#)

© Российский морской регистр судоходства, 2025

Рассмотрение и принятие поправок к обязательным инструментам ИМО

История вопроса

КЗМС 82 в октябре 2024 года одобрил проекты поправок к Техническому кодексу NO_x касательно процедур сертификации двигателей с несколькими эксплуатационными профилями и двигателей, прошедших модернизацию.

Проекты поправок вынесены на КЗМС 83 для рассмотрения и принятия в соответствии со статьей 16 МАРПОЛ.

КЗМС 83 после редакционной доработки принял поправки к Техническому кодексу NO_x, касающиеся:

- новых дизельных двигателей с несколькими эксплуатационными профилями;
- установленных на судах двигателей, проходящих модернизацию с целью улучшения экологических характеристик.

В отношении двигателей с несколькими эксплуатационными профилями (например, двигателей, которые в зависимости от режима работы могут соответствовать критериям выбросов NO_x яруса II или III в соответствии с правилом 13 Приложения VI к МАРПОЛ) вводятся требования по процедурам сертификации; уточняется применимость испытательных циклов в зависимости от назначения двигателя; уточняется порядок использования вспомогательных устройств контроля двигателя и рациональной стратегии контроля выбросов (подход, обеспечивающий требуемые показатели выбросов во время стандартной работы двигателя).

В отношении установленных на судах двигателей, проходящих модернизацию, в частности с целью обеспечения соответствия одному из ярусов Tier II или III, для которых двигатель не был сертифицирован на момент установки на судне, вводится новая схема сертификации и испытаний.

Дата вступления поправок в силу 1 марта 2027 года (одновременно с предполагаемой датой вступления в силу пересмотренного Приложения VI к МАРПОЛ). Для новых двигателей с несколькими эксплуатационными профилями предполагается отдельный график начала применения требований, который учитывает различные случаи сертификации применительно к группе или семейству двигателей.

Дальнейшие действия

Секретариат ИМО проведет проверку текста поправок на предмет редакционных правок, подготовит заверенные электронные копии поправок на шести официальных языках ИМО для заблаговременной публикации до вступления в силу.

Управление балластными водами

История вопроса

В 2017 году КЗМС 71 принял решение о проведении этапа накопления опыта (ЭНО) применения Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года (Конвенция УБВ). ЭНО состоит из трех частей – сбор данных, анализ данных, пересмотр положений Конвенции УБВ.

В 2023 году КЗМС 79 одобрил обновленный план по пересмотру Конвенции УБВ, в соответствии с которым пересмотр должен быть завершен к концу 2026 года. Основная работа ведется в рамках межсессионной корреспондентской группы.

КЗМС 83 должен рассмотреть приоритетные и требующие решения вопросы, определенные в отчете межсессионной корреспондентской группы, и принять решение о порядке дальнейшей работы.

Также КЗМС 83 рассмотрит предложения об одобрении новых систем управления балластными водами в рамках установленных процедур.

В соответствии с Процедурой одобрения систем управления балластными водами (СУБВ), в которых используются активные вещества (резолюция МЕРС.169(57)), КЗМС 83 рассмотрел заявки государств и одобрил три системы:

- ERMA FIRST FLOW® (Греция, окончательное одобрение);
- OceanGuard® Sim (Дания, окончательное одобрение);
- Blue Ocean Shield Electrolytic Chlorination (Дания, основное одобрение).

Сводная актуализированная информация о СУБВ, использующих активные вещества, получивших основное и окончательное одобрение, ежегодно публикуется Секретариатом ИМО посредством циркуляра BWM.2/Circ.34 (на сегодня актуальная ревизия № 13 от 24 октября 2024 года).

КЗМС 83 продолжил работу по пересмотру Конвенции УБВ. Рассмотрев отчет корреспондентской группы, КЗМС 83 в приоритетном порядке обсудил и принял необходимые решения по самым основным направлениям и разделам Конвенции УБВ, подлежащим пересмотру. Был актуализирован список из 81 направления пересмотра, 34 из которых относятся непосредственно к Конвенции УБВ и Кодексу по одобрению СУБВ, остальные – к связанным рекомендательным руководствам.

Наиболее важные направления совершенствования требований Конвенции УБВ касаются:

- эксплуатации судна в районах с неудовлетворительным качеством воды;

- актуализации формы Плана управления балластными водами, дополнения Плана требованиями о записях относительно процедур обслуживания СУБВ для поддержания работоспособности;
- обязательного ознакомления / подготовки экипажа по работе с СУБВ;
- проверки СУБВ на этапе типового одобрения на предмет соответствия заявленным значениям максимально допустимой концентрации организмов в обработанной балластной воде;
- процедур отбора проб и периодической оценки эффективности СУБВ.

КЗМС 83 также рассмотрел прочие вопросы управления балластными водами:

- по итогам рассмотрения представленных на сессию материалов о том, что изъятия, выдаваемые морскими администрациями в соответствии с правилом А-4 Конвенции УБВ, не всегда в полной мере соответствуют требованиям (отсутствие оценки риска, отсутствие информации о консультациях с другими государствами порта, неточности в части оформления и сроков и пр.) КЗМС 83 призвал заинтересованные стороны представить на следующую сессию конкретные предложения по решению проблемы, в том числе о возможной разработке типовой формы свидетельства об изъятии;
- КЗМС 83 продолжил обсуждение особенностей осуществления Временного руководства по применению Конвенции УБВ для судов, эксплуатирующихся в районах с неудовлетворительным качеством воды (резолюция МЕРС.387(81)), в частности, в контексте последствий для энергоэффективности судна использования перепуска балластной воды в обход СУБВ или других эксплуатационных мер; заинтересованным сторонам предложено представить на следующую сессию предложения по рекомендуемым путям решения подобных проблем;
- КЗМС 83 призвал заинтересованные стороны представить на следующую сессию информацию и результаты анализа данных по сбросу побочных продуктов обработки балластных вод (остатков активных химических веществ).

Дальнейшие действия

Межсессионная корреспондентская группа в период до КЗМС 84 (апрель 2026 года) должна подготовить проекты пересмотренных положений Конвенции УБВ и Кодекса по одобрению систем управления балластными водами. При наличии возможности и времени группа также должна будет разработать поправки и к профильным рекомендательным руководствам и подготовить предложения о разработке новых руководств, при необходимости.

КЗМС 84 рассмотрит проекты поправок с прицелом на одобрение и последующее принятие на КЗМС 85 во второй половине 2026 года.

Предотвращение загрязнения атмосферы с судов и энергоэффективность

История вопроса

В 2021 году КЗМС принял пакет поправок к Приложению VI к МАРПОЛ в рамках реализации краткосрочных мер, предусмотренных Первоначальной стратегией ИМО по сокращению выбросов парниковых газов с судов 2018 года.

Пакет поправок включал требования технического характера (ЕЕХI – коэффициент энергоэффективности для существующих судов) и эксплуатационные требования (СII – показатель и рейтинг эксплуатационной углеродоемкости).

Поправки предусматривают необходимость пересмотра требований до конца 2025 года.

Основная работа по пересмотру проводилась в рамках межсессионной корреспондентской группы.

КЗМС 83 рассмотрит результаты работы межсессионной корреспондентской группы, а также итоги совещания межсессионной рабочей группы по этому вопросу, которое прошло 2-4 апреля 2025 года, с прицелом на доработку поправок и одобрение по итогам сессии, а также ряд других предложений по тематике предотвращения выбросов в атмосферу с судов и энергоэффективности.

В рамках совершенствования краткосрочных мер по сокращению выбросов парниковых газов с судов:

- КЗМС 83 одобрил поправки к правилу 27 Приложения VI к МАРПОЛ с уточнением процедур и параметров доступа к базе данных ИМО по потребленному топливу (IMO DCS) со стороны администраций и признанных организаций; наиболее существенным дополнением в правило является указание возможности доступа администраций для целей анализа к неанонимизированным данным по потребленному топливу (т.е. данным, позволяющим идентифицировать конкретное судно) судов под любым флагом, в данный момент государства имеют доступ к неанонимизированным данным только по судам под своим флагом;
- наиболее острым вопросом для обсуждения в рамках актуализации краткосрочных мер по сокращению выбросов парниковых газов с судов стало назначение понижающих коэффициентов к базовым линиям эксплуатационной углеродоемкости на 2027-2030 годы; ежегодный показатель и рейтинг СII судна определяется на основе сравнения значений требуемого и достигнутого СII, требуемые СII устанавливаются для каждого вида судна и ежегодно ужесточаются с учетом понижающего коэффициента; на период 2023-2026 годов понижающий коэффициент был установлен в 2% относительно 2019 года, принятого за базовый уровень, т.е. для сохранения одного и того же рейтинга СII судно в 2023-2026 годах должно ежегодно улучшать свою эксплуатационную углеродоемкость как минимум на 2%; на 2027-2030 годы понижающие коэффициенты ранее установлены не были, на обсуждение КЗМС 83 были представлены

предложения о назначении понижающих коэффициентов на указанный период от 1,5% до 8% ежегодно, по итогам переговоров делегации согласовали ежегодные значения в 2,625%;

- еще одним направлением совершенствования краткосрочных мер стало внесение изменений в Руководство 2024 года по разработке Плана управления энергоэффективностью судна (ПУЭС); изменения касаются включения в документ определения термина «в пути / under way» для целей расчета CII, предложено использовать определения, содержащиеся в Руководстве ИМО по единому морскому окну (циркуляр FAL.5/Circ.42), а именно, период между точками «полный вперед при прохождении (FAOP)» и «окончание морского перехода (EOSP)»;

- дополнительно КЗМС 83 разработал план дальнейшего совершенствования требований МАРПОЛ по эксплуатационной углеродоемкости на период 2026-2028 годов, который предусматривает разработку методики расчета CII и корректировку базовых линий для отдельных типов судов, разработку новых требований в отношении наполнения ПУЭС, обеспечение соответствия требований по углеродоемкости с новыми требованиями МАРПОЛ, разрабатываемыми в рамках среднесрочных мер по сокращению выбросов парниковых газов с судов.

Также рассмотрены прочие вопросы предотвращения загрязнения атмосферы с судов и энергоэффективности:

- КЗМС 83 одобрил новое Руководство ИМО по стендовым и судовым замерам выбросов метана и/или оксида азота из морских дизельных двигателей; задача документа – систематизировать подходы в проведении замеров для целей выработки понимания масштабов выбросов и последующего возможного установления предельных значений в рамках перспективных требований по регулированию выбросов метана из двигателей морских судов;

- в рамках продолжения проработки возможных правовых рамок по использованию систем улавливания и хранения углерода (CCS) на борту судна КЗМС 83 подтвердил целесообразность продолжения работ с акцентом на разработку положений по испытаниям, освидетельствованиям и сертификации систем и учета их использования с точки зрения применения требований МАРПОЛ по предотвращению выбросов в атмосферу с судов; был разработан и одобрен план работ, предполагающий проведение комплексных оценок технологий улавливания и хранения углерода на борту, определения технических и юридических препятствий для использования систем CCS, с прицелом на завершение работ до 2028 года;

- КЗМС 83 принял поправки к Руководству 2022 года по освидетельствованию и выдаче свидетельств в отношении конструктивного коэффициента энергоэффективности (ККЭЭ) с актуализированными ссылками на профильные рекомендации Международной конференции опытовых бассейнов (ИТТС) и стандарт ИСО;

- КЗМС 83 рассмотрел вопрос о разработке требований Конвенции МАРПОЛ в отношении детальных процедур отбора проб топлива, а также введения обязательной схемы лицензирования поставщиков топлива; в ходе обсуждения часть делегаций поддержала предложение, обосновывая позицию тем, что подобный подход позволит повысить в целом качество имеющегося на рынке судового топлива, при этом многие другие делегации отметили, что лицензирование поставщиков топлива является предметом регулирования на государственном уровне с учетом особенностей национального законодательства, и создание универсальных схем может привести к избыточной административной нагрузке; по итогам дискуссии КЗМС 83 предложил заинтересованным государствам и международным организациям представить на следующую сессию конкретные предложения по этому вопросу, а также направлять материалы об опыте применения Руководства по наилучшей практике для государства-члена ИМО / прибрежного государства (MEPC.1/Circ.884), которое содержит, среди прочего, рекомендации о правовом регулировании вопросов поставки судового топлива.

Дальнейшие действия

Одобренные поправки к правилу 27 Приложения VI к МАРПОЛ будут вынесены для рассмотрения и принятия на внеочередную сессию КЗМС в октябре 2025 года совместно с другими поправками (среднесрочные меры по сокращению выбросов парниковых газов с судов, новый район контроля выбросов в северо-восточной части Атлантического океана).

Рекомендательные руководства будут подготовлены и опубликованы Секретариатом ИМО для использования государствами и другими заинтересованными сторонами. Методики расчета CII, включая назначение понижающих и поправочных коэффициентов и рейсовых корректировок являются рекомендательными, государство имеет право применять собственные подходы, основанные на нормах национального законодательства.

КЗМС 84 (апрель 2026 года) начнет работу по дальнейшему совершенствованию требований по эксплуатационной углеродоемкости в рамках утвержденного плана работ.

Сокращение выбросов парниковых газов с судов

История вопроса

В 2023 году КЗМС принял пересмотренную Стратегию ИМО по сокращению выбросов парниковых газов с судов. По сравнению с Первоначальной стратегией 2018 года, в документе 2023 года серьезно увеличен масштаб задач по декарбонизации отрасли, в частности, достижение уровня «чистых нулевых» выбросов в районе 2050 года.

В рамках реализации Стратегии ИМО 2023 года разрабатываются так называемые среднесрочные меры по сокращению выбросов парниковых газов с судов – комбинация технических и экономических мер, которые должны заработать до 2030 года.

Пакет соответствующих поправок к МАРПОЛ разрабатывался в 2023-2025 годах в рамках нескольких совещаний профильной межсессионной рабочей группы и предполагается к детальному рассмотрению на КЗМС 83 с прицелом на одобрение по итогам сессии.

Также предполагается продолжить проработку вопросов учета в инструментах ИМО оценки выбросов парниковых газов на протяжении жизненного цикла судового топлива.

По итогам совещаний межсессионной рабочей группы по сокращению выбросов парниковых газов с судов, серии неформальных многосторонних консультаций между государствами, а также обсуждения в ходе КЗМС 83, подготовлен проект поправок к Приложению VI к МАРПОЛ, включающий технический и экономический элементы.

Основной массив новых требований сосредоточен в проекте новой главы V – «Правила, касающиеся концепции ИМО по достижению чистового нулевого уровня выбросов».

Требования предполагается применять ко всем судам валовой вместимостью 5000 и более, за исключением судов, эксплуатирующихся исключительно в водах под юрисдикцией государства флага судна, несамостоятельных судов, включая буровые платформы, полупогружных судов.

Предполагается установить для судна двухуровневую целевую (требуемую) годовую интенсивность топливных выбросов парниковых газов (ИТВПГ), выраженную в граммах CO₂-эквивалента на единицу энергии (МДж). Предельные значения должны ежегодно ужесточаться (понижающие коэффициенты, обеспечивающие непрерывное снижение интенсивности топливных выбросов парниковых газов) по сравнению с референтным значением ИТВПГ, средним для международного судоходства в 2008 году (93,3 г CO₂-экв/МДж).

Ежегодные понижающие коэффициенты установлены следующим образом:

Год	Для базового целевого показателя (уровень 1)	Для целевого показателя прямого соответствия (уровень 2)
2028	4%	17%
2029	6%	19%
2030	8%	21%
2031	12,4%	25,4%
2032	16,8%	29,8%
2033	21,2%	34,2%
2034	25,6%	38,6%
2035	30%	43%

Годовые понижающие коэффициенты для базового целевого показателя и для целевого показателя прямого соответствия на 2036-2040 годы будут определены КЗМС до 1 января 2032 года, при этом базовый целевой показатель на 2040 год должен быть 65%.

Начиная с 2028 года, судно должно ежегодно рассчитывать фактический годовой показатель ИТВПГ, который сравнивается с ИТВПГ с целью определения баланса соответствия.

Разница между фактической ИТВПГ и ИТВПГ конкретного судна будет означать необходимость компенсировать дефицит соответствия в рамках двухуровневой системы компенсаций, или возможность получения премии за превышение целевого показателя. Компенсации и премии рассчитываются в компенсационных и премиальных единицах, соответственно. Начальная цена компенсационной единицы для уровня 1 на 2028-2030 годы установлена в 100 долларов США за тонну CO₂-эквивалента по методике «от скважины до кильватера», для уровня 2 – 380 долларов США.

В случае превышения фактической ИТВПГ судна над целевым показателем прямого соответствия (уровень 2), компенсации возможны путем перераспределения за счет использования премиальных единиц, начисленных судну за предыдущие отчетные периоды, переведенных от других судов или приобретенных через Фонд чистых нулевых выбросов ИМО по расценкам уровня 2.

В случае превышения фактической ИТВПГ судна над базовым целевым показателем (уровень 1), компенсации должны осуществляться прямыми переводами финансовых средств в указанный Фонд по расценкам уровня 1.

Корректировка расценок уровня 1 и 2 на период с 2031 года должна быть произведена КЗМС до 1 января 2028 года.

Фактическая ИТВПГ подлежит ежегодным проверкам Администрацией или признанной организацией с выдачей подтверждающих документов. Проверенные данные предполагается направлять в Реестр ИТВПГ ИМО.

Распределение средств из Фонда чистых нулевых выбросов ИМО планируется на следующие основные цели:

- выплата вознаграждений за использование топлива с нулевым или околонулевым содержанием выбросов парниковых газов (пороговое значение ИТВПГ для такого топлива определено в значении не более 19 г CO₂-экв/МДж до 31 декабря 2034 года и 14 г CO₂-экв/МДж с 1 января 2035 года);

- обеспечение энергоперехода в судоходстве, с акцентом на нужды наименее развитых и малых островных государств, включая разработку и глобальное внедрение технологий и альтернативных видов топлива;
- административные расходы Фонда.

Каждые пять лет предполагается проводить пересмотр требований с тем, чтобы скорректировать годовые понижающие коэффициенты ИТВПГ, пороговые значения для топлива с нулевым или околонулевым уровнем выбросов, оценить применимость требований к судам валовой вместимостью 400 и более.

Требования носят рамочный характер и предполагают необходимость разработки серии руководств ИМО с детальными рекомендациями по методикам расчетов ИТВПГ, освидетельствованиям и сертификации, отчетности и проверкам, управлению Фондом чистых нулевых выбросов ИМО и др.

В отличие от сложившейся практики последних лет, при которой проекты поправок одобряются в ИМО консенсусом, т.е. при отсутствии возражений, данный проект поправок был одобрен КЗМС 83 по результатам очного поименного голосования, запрошенного Саудовской Аравией.

Поправки поддержало 63 государства. 16 государств выступили против (Российская Федерация, Саудовская Аравия, Малайзия, Иран, Ирак, ОАЭ, Венесуэла, Таиланд, Пакистан и др.), отметив необоснованно высокие значения годовых понижающих коэффициентов. Около 20 государств (в основном, малые островные государства) воздержалось ввиду недостаточных, по их мнению, климатических амбиций (слишком малых значений годовых понижающих коэффициентов), несколько десятков делегаций не голосовали.

На данном этапе согласие с поправками или возражение против них не накладывают на государства каких-либо обязательств с точки зрения выражения позиции в отношении поправок на этапе принятия в соответствии со статьей 16 МАРПОЛ.

Дальнейшие действия

Одобренные поправки будут вынесены для рассмотрения и принятия на внеочередную сессию КЗМС в октябре 2025 года совместно с другими поправками, с прицелом на вступление в силу 1 марта 2027 года.

Секретариат ИМО разошлет государствам проект пересмотренного Приложения VI к МАРПОЛ для рассмотрения, подготовки письменных комментариев при необходимости.

Предотвращение загрязнения моря пластмассовым мусором с судов

История вопроса

КЗМС принял План действий по решению проблемы загрязнения моря пластмассовым мусором с судов (резолюция МЕРС.310(73)), а также Стратегию по решению проблемы загрязнения моря пластмассовым мусором с судов (резолюция МЕРС.341(77)). В этих документах в качестве основных источников загрязнения моря определены пластмассовые гранулы и остатки орудий лова.

Соответственно, работа ИМО по этой тематике включает обсуждение широкого круга возможных рекомендательных и обязательных мер по предотвращению и сокращению загрязнения моря пластмассовыми гранулами при их перевозке в морских контейнерах, а также остатками рыболовных сетей и прочим пластмассовым мусором с рыболовных судов.

КЗМС 83 рассмотрит итоги работы 12-й сессии Подкомитета по предотвращению загрязнения и реагированию, а также другие представленные на сессию документы, которые включают, среди прочего, предложения об актуализации Плана действий и Стратегии для одобрения / принятия КЗМС.

КЗМС 83 рассмотрел и одобрил План действий 2025 года по решению проблемы загрязнения моря пластмассовым мусором с судов.

Документ включает новые задачи и направления работы ИМО в горизонте до 2030 года, в частности:

- разработка рекомендаций для государств в отношении целесообразности сбора информации о потерянных орудиях лова;
- возможность разработки требований по планированию и управлению на рыболовном судне вопросами обращения с орудиями лова;
- возможность разработки требований о маркировке орудий лова;
- разработка требований по предотвращению загрязнения моря пластмассовыми гранулами;
- разработка требований в отношении приема остатков орудий лова на приемных портовых сооружениях;
- совершенствование типовых курсов ИМО по повышению осведомленности об экологических угрозах.

Ввиду расхождения мнений делегаций относительно сроков совмещения в одном документе Плана действий и Стратегии, а также содержания будущего объединенного документа, КЗМС принял решение поручить Подкомитету по предотвращению загрязнения и реагированию провести анализ Стратегии и подготовить проект объединенного документа, который бы включал обновленные перечни возможных кратко-, средне- и долгосрочных мер.

Дальнейшие действия

Заинтересованные государства и международные организации могут представлять на следующую сессию КЗМС более детальные предложения о наполнении возможных мер по решению проблемы загрязнения моря пластмассовым мусором для обсуждения и последующей формулировки конкретных задач профильным Подкомитетам.

Особые районы, районы контроля выбросов и особо уязвимые морские районы

История вопроса

КЗМС традиционно рассматривает предложения государств о назначении районов контроля выбросов окислов серы, твердых частиц и окислов азота (ECA), особых районов (Special Area) и особо уязвимых морских районов (PSSA). Такие районы предполагают повышенные требования в отношении определенных видов выбросов с судов или возможность принятия дополнительных требований или рекомендаций с целью минимизации негативного воздействия судоходства на экосистемы в конкретном районе.

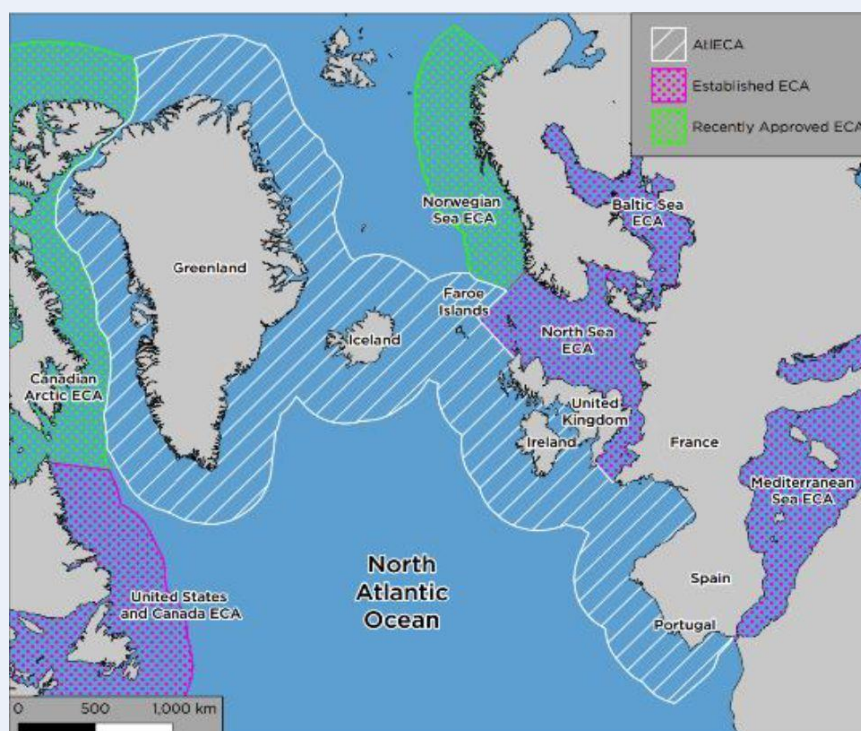
Возможность назначать районы рассматривается КЗМС на основе:

- Критериев и процедур назначения районов контроля выбросов (Дополнение III к Приложению VI к МАРПОЛ);
- Руководства 2013 года по назначению особых районов в соответствии с МАРПОЛ (резолюция A.1087(28));
- Пересмотренного руководства по определению и назначению особо уязвимых морских районов (резолюция A.982(24)).

КЗМС 83 рассмотрит три представленных предложения о назначении новых районов.

По результатам рассмотрения предложений и оценки на основе установленных критериев КЗМС 83:

- одобрил поправки к Приложению VI к МАРПОЛ в отношении установления в Северо-Восточной части Атлантического океана нового района контроля выбросов окислов серы, твердых частиц и окислов азота в границах исключительных экономических зон Дании (Гренландии и Фарерских о-вов), Ирландии, Исландии, Великобритании, Франции, Испании, Португалии;



- одобрил назначение статуса особо уязвимых морских районов для акваторий национальных парков Nasca Ridge и Grau Tropical Sea (Перу).

Дальнейшие действия

Поправки к МАРПОЛ в отношении района контроля выбросов в северо-восточной части Атлантического океана предполагается принять на внеочередной сессии КЗМС в октябре 2025 года (в рамках пересмотренного Приложения VI) с датой вступления в силу 1 марта 2027 года и следующим графиком применения:

- в отношении окислов азота: суда, построенные 1 января 2027 года или после этой даты (контракт на постройку заключен 1 января 2027 года или позже; в отсутствии контракта – киль заложен 1 июля 2027 года или позже; судно поставлено 1 января 2031 года или позже);

- в отношении окислов серы и твердых частиц: все суда, начиная с 1 марта 2028 года (отсрочка начала применения на 12 месяцев относительно даты вступления требований в силу в соответствии с правилом 14.7).

КЗМС 83 призвал Перу как автора соответствующих предложений разработать и представить на будущие сессии КЗМС конкретные меры по защите морской среды в двух новых назначенных особо уязвимых морских районах.

Снижение подводного шума от судов

История вопроса

КЗМС 81 в 2023 году одобрил пересмотренное Руководство ИМО по снижению подводного шума от судов с целью решения проблемы его негативного влияния на морские организмы (MEPC.1/Circ.906). Также был одобрен план действий, включающий трехлетний этап накопления опыта (ЭНО) применения положений Руководства и других мер по оценке и сокращению подводного шума от судов.

На время проведения ЭНО вопрос сохранен в повестке дня КЗМС для рассмотрения документов государств и международных организаций с результатами профильных исследований.

КЗМС 83 рассмотрел представленные на сессию документы. Делегации в комментариях отметили, среди прочего, необходимость проведения исследований в отношении взаимосвязи мер по снижению подводного шума от судов и энергоэффективности, включая особенности шумового загрязнения от конкретных типов судов. В этом контексте рядом делегаций была отмечена необходимость принятия в будущем отдельных специальных мер для районов, имеющих особенности с точки зрения распространения подводного шума или с наиболее уязвимыми экосистемами, в частности, для Арктики.

Дальнейшие действия

Документы, представленные на КЗМС 83, а также комментарии делегаций будут переданы для более детального рассмотрения на 12-й сессии Подкомитета по проектированию и конструкции судна (SDC 12) в январе 2026 года совместно с другими материалами, которые будут представляться заинтересованными государствами и международными организациями на SDC 12.

Отчеты Подкомитетов

История вопроса

На рассмотрение КЗМС выносятся отчеты прошедших сессий подотчетного ему Подкомитета по предотвращению загрязнения и реагированию (PPR), а также отчеты других Подкомитетов в части, касающейся круга ведения КЗМС, по которым он принимает соответствующие решения.

На КЗМС 83 представлены отчеты PPR 12, а также отчеты прошедших в 2024-2025 годах сессий Подкомитета по перевозке грузов и контейнеров, Подкомитета по осуществлению инструментов ИМО, Подкомитета по проектированию и конструкции судна.

КЗМС 83 одобрил в целом отчеты Подкомитетов и принял следующие основные решения:

- отметил призыв Подкомитета по осуществлению инструментов ИМО к заинтересованным государствам представить в профильные Комитеты предложения о новом результате касательно разработки руководства в отношении осуществления положений инструментов ИМО «к удовлетворению Администрации» (Российская Федерация совместно с ОАЭ представила подобное предложение для рассмотрения на 110-й сессии Комитета по безопасности на море (КБМ 110) в июне 2025 года);
- одобрил проект рекомендательного Кодекса по средствам оповещения и указателям 2025 года;
- одобрил Руководство по очистке судов от биообрастания под водой;
- одобрил Временное руководство по перевозке на обычных судах-бункеровщиках смесей биотоплива и грузов, перевозка которых регулируется Приложением I к МАРПОЛ;
- одобрил Руководство 2025 года по системам селективного каталитического восстановления (СКВ);
- одобрил поправки к Руководству 2023 года по разработке Перечня опасных материалов (уточнение пороговых значений цибутрина при отборе проб с корпуса и из емкостей с жидким противообрастающим покрытием).

Дальнейшие действия

Одобренные КЗМС рекомендательные документы будут опубликованы Секретариатом ИМО для использования государствами и другими заинтересованными сторонами.

После одобрения КБМ 110 Кодекс по средствам оповещения и указателям 2025 года предполагается принять на 34-й сессии Ассамблеи ИМО в декабре 2025 года.



Применение метода работы Комитетов

История вопроса

Совет ИМО в ходе 133-й сессии одобрил пересмотренные Правила процедур Совета (циркуляр COUNCIL.1/Circ.1), которые учитывали, среди прочего, проведение сессий в гибридном формате (очно в здании ИМО с возможностью участия по видео конференц-связи), и поручил Комитетам внести в свои Правила процедур аналогичные изменения.

Секретариат ИМО подготовил пересмотренный проект Правил процедур КЗМС для рассмотрения и одобрения.

КЗМС 83 рассмотрел проект Правил процедур, представленные ОАЭ комментарии в отношении уточнения порядка учета присутствующих делегаций для целей проведения голосования, и одобрил пересмотренный документ с учетом аналогичных решений, принятых на сессиях Юридического комитета и Комитета по упрощению формальностей в 2025 году.

Дополнительно КЗМС 83 одобрил поправки к документу Организация и метод работы Комитета по безопасности на море и Комитета по защите морской среды и их подотчетных органов (MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.6), ранее одобренные КБМ 109 в декабре 2024 года, которые касаются вопросов оптимизации нагрузки на Комитеты и их подотчетные органы, совершенствования процедур рассмотрения документов, нового порядка оценки проектов унифицированных интерпретаций.

Дальнейшие действия

Секретариат ИМО в возможно короткие сроки подготовит и опубликует одобренные Правила процедур и документ Организация и метод работы Комитета по безопасности на море и Комитета по защите морской среды и их подотчетных органов, которые начинают применяться с момента одобрения.

Рабочая программа

История вопроса

В соответствии с установленными процедурами на КЗМС выносятся предложения государств о включении в рабочую программу КЗМС новых пунктов / направлений работ (результатов). В случае положительного решения КЗМС, новый результат включается в рабочую программу, назначается ответственный орган ИМО, устанавливаются сроки выполнения. Это обязательный этап, предшествующий предметному рассмотрению каких-либо вопросов, включая разработку поправок к обязательным и рекомендательным документам ИМО.

На КЗМС 83 вынесено на рассмотрение четыре предложения о новых результатах для включения в рабочую программу КЗМС на предстоящий двухлетний период и последующие периоды.

По итогам обсуждения КЗМС 83 принял решение о включении в рабочую программу следующих новых результатов:

- этап накопления опыта применения Гонконгской международной конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 года;
- разработка юридически обязывающего международного инструмента в области контроля и управления биообрастанием судов (новая конвенция или поправки в одну из существующих профильных конвенций ИМО, разработка в период 2026-2029 годов);
- разработка поправок к Техническому кодексу NO_x с требованиями по сертификации морских дизельных двигателей, использующих топливо без содержания углерода или смесь из углеродного и безуглеродного топлива;
- разработка руководства ИМО с рекомендациями по защите морской среды от аммиакосодержащих стоков на судах, использующих аммиак в качестве топлива.

Дальнейшие действия

Одобренные КЗМС 83 новые результаты будут включены в рабочую программу КЗМС и подотчетного ему Подкомитета по предотвращению загрязнения и реагированию (PPR) на двухлетний период 2026-2029 годов, а также в повестку очередных сессий КЗМС и PPR в 2026 году. Заинтересованные государства и международные организации будут иметь возможность представлять письменные предложения по новым пунктам повестки в соответствии с установленными процедурами.

Этот документ подготовлен Российским морским регистром судоходства в справочных целях и содержит краткое изложение основных результатов заседания органа ИМО. В справочных целях в документе отражена основная информация об итогах обсуждений и решениях, принятых в ходе заседаний ИМО. Аналогичная информация о других заседаниях ИМО доступна на сайте РС.

Документ не претендует на абсолютную полноту охвата всех аспектов морской индустрии, предпочтение отдается техническим требованиям и направлен на то, чтобы ориентировать клиентов Российского морского регистра судоходства и всемерно способствовать их готовности к выполнению таких требований.

Хотя были приложены все усилия, чтобы обеспечить точность предоставленной информации, Российский морской регистр судоходства не дает никаких заверений или гарантий относительно полноты или точности предоставленной информации. Более того, Российский морской регистр судоходства снимает с себя всякую ответственность за какие-либо ошибки или ущерб, причиненный какими-либо неточностями, содержащимися в предоставленной информации, или последствиями действий или бездействия какого-либо лица на её основе.

Если у вас возникнут вопросы, просим обращаться в Международный отдел РС: <https://rs-class.org/ru/register/contacts/>